ഇത് പഴയ സംഭവമാണ്, എത്രയോ പ്രാവശ്യം നിയമസഭ ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഫസ്റ്റ് സബ്മിഷനായി അനുവദിക്കാമെന്ന് ചെയർ പറഞ്ഞത്. നിങ്ങൾ ദയവായി സഹകരിക്കണം. ഇന്നലെ ചോദ്യോത്തരവേള തുടർന്നു കൊണ്ടുപോകാൻ പറ്റാത്ത സാഹചര്യത്തിലാണ് റദ്ദ് ചെയ്തത്. .....തടസ്സം..... ഇന്നലെ നിങ്ങൾ ചെയറിനെപ്പറ്റി പറഞ്ഞതുമുഴുവൻ ഞാൻ കേട്ടു. ഞാൻ പ്രതികരിച്ചില്ല. നമ്മുടെ നിയമസഭയുടെ ചരിത്രത്തിൽ ഒരു ചെയറിനെതിരെ പറയാൻ പാടില്ലാത്ത കാര്യങ്ങൾ എന്റെ തൊട്ടടുത്തുനിന്ന് പറഞ്ഞത് ഞാൻ കേട്ടതാണ്. ഞാൻ പ്രതികരിച്ചില്ല. ....തടസ്സം.....

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ: സർ, ചെയർ പക വീട്ടുകയാണോ ?

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്രതികാരമല്ല. ദയവായി നിങ്ങൾ സഹകരിക്കണം. ....തടസ്സം..... കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിയമസഭയിൽ 11 ദിവസം അടിയന്തരപ്രമേയങ്ങൾ സബ്മിഷനാക്കി മാറ്റിയിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ചെയർ പരിശോധിച്ചതിനുശേഷമാണ് പറയുന്നത്.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ): സർ, ഞങ്ങൾ ഇന്നത്തെ സഭയിൽ ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ സഹകരിച്ചില്ല. അതിനുശേഷം റൂൾ 50 ആണ്. അത് അനുവദിക്കാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ പറയുകയും ഇപ്പോൾ കാലുമാറുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ധിക്കാരപരവും ഏകാധിപത്യപരവുമായ ഈ സമീപനത്തെ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ വാക്കൗട്ട് നടത്തുകയാണ്.

(റൂൾ 50 അനുവദിക്കാത്തതിൽ പ്രതിക്ഷേധിച്ച് പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ഒന്നടങ്കം സഭവിട്ട് പുറത്തുപോകുകയും അൽപ്പസമയത്തിനുശേഷം തിരിച്ചുവരികയും ചെയ്തു.)

III ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

(1) സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡൻ: സർ, കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയോടനുബന്ധമായി റോഡ്-ജലഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും ഒരു ഇന്റലിജന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം നടപ്പാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ (SPV) രൂപീകരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയാണ് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പ്രോജക്ടിനെക്കാൾ ബൃഹത്തായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതോടൊപ്പം മോഡേണൈസ്ഡായിട്ടുള്ള വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം കൊച്ചിയിൽ മാത്രമല്ല അനുബന്ധ ജില്ലകൾക്കുകൂടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉൾപ്പെടുത്തി വിപുലീകരിക്കാൻ കഴിയും. റോഡ്-ജലഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുകയെന്നത് ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യ സാങ്ഷൻ ചെയ്ത മെട്രോ റെയിലിനോടൊപ്പംതന്നെയുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടാണ്. കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ എന്ന പദ്ധതിക്കൊപ്പംതന്നെ അനുബന്ധ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾകൂടി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് മെട്രോ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന പുതിയ ഒരു വികസിത ഗതാഗത സംവിധാനമെന്ന പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യത്തിന് ഇത് വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്. ജല-ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനം സംബന്ധിച്ച വൻ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത താങ്ങാൻ കേന്ദ്രസർക്കാരിനോ കേരള സർക്കാരിനോ കഴിയാത്തതിനാൽ ഏതെങ്കിലുമൊരു വിദേശ ഏജൻസിയുടെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടുകൂടിയാണ് ഇത് നടപ്പാക്കേണ്ടത്. അതുപോലെ മികവുറ്റ സാങ്കേതിക വിദ്യയും കഴിവുറ്റ ഉദ്യോഗസ്ഥവൃന്ദവും സ്വന്തമായിട്ടുള്ള കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയെത്തന്നെ ഈ സമഗ്ര ജലഗതാഗത വികസന ചുമതലയും ഏൽപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. അതിനുവേണ്ടിയാണ് സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ഞാൻ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്. ജലഗതാഗത വികസനം സംബന്ധിച്ച് കൊച്ചിൻ കോർപ്പറേഷൻ CDIA (Cities Development Initiatives of Asia) എന്ന ഏജൻസിവഴി ഒരു പ്രീ-ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പുതിയ വെസൽസ്, ജെട്ടികളുടെ നവീകരണം, വിവര സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സാദ്ധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക തുടങ്ങിയ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ഈ പഠനത്തിൽ ഊന്നി പറയുന്നുണ്ട്. 40 കിലോമീറ്റർ നീളം വരുന്നതും സഞ്ചാരയോഗ്യവുമായ സവിശേഷമായ ഒരു ജലപാത സ്വന്തമായിട്ടുള്ള കൊച്ചിക്ക് റോഡ് ഗതാഗതത്തിൽ മണിക്കൂറുകളോളം നീണ്ട ട്രാഫിക് കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കാനും വലിയ രീതിയിൽ ഇത് സഹായകരമാകും എന്നതാണ് ഈ പഠനത്തിൽ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. ജനസാന്ദ്രതയേറിയ കൊച്ചി നഗരത്തിൽ മറ്റേത് ഉപരിതലഗതാഗത സൗകര്യ വികസന പദ്ധതി വന്നാലും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ വളരെയധികം കാലതാമസം നേരിടുന്നതും സങ്കീർണ്ണവുമായ ഒരു പ്രക്രിയയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ 2010-ലെ CDIA-യുടെ പഠനപ്രകാരം 230 കോടി രൂപയാണ് ഇതിനുവേണ്ടി ചെലവ് വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിരുന്നത്. പിന്നീട് സ്വാഭാവികമായും അതിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി തുക എസ്റ്റിമേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ വിദേശ ഏജൻസിയുടെ സഹായത്തോടുകൂടി വളരെ എളുപ്പത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന, മെട്രോയെക്കാളും പ്രാധാന്യം കൊടുക്കേണ്ട ഒരു പദ്ധതിയാണ് ഇത്. Basic network waterborne connectivity with modern faster vessels, smart ticketing, last mile connectivity through feeder services എന്നിവ ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന ഒരു ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട്

റിപ്പോർട്ടാണ് ആദ്യം തയ്യാറാക്കേണ്ടത്. സാമ്പത്തിക ആവശ്യം നിറവേറ്റപ്പെടുന്നതിനുള്ള ആദ്യപടിയെന്ന നിലയിൽ ഒരു ബൈലാറ്ററൽ ഫണ്ടിംഗ് ഏജൻസി - ജർമ്മൻ ഫണ്ടിംഗ് ഏജൻസിയും ഫ്രഞ്ച് ഫണ്ടിംഗ് ഏജൻസിയും ഇതിനുവേണ്ടി വായ്പ നൽകാൻ തയ്യാറായി മുന്നോട്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. KFW-യുമായി KMRL ഇതിനകംതന്നെ ഒരു മീറ്റിംഗ് നടത്തുകയുണ്ടായി. KMRL, UMTA അധികൃതർ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന പ്രോജക്ട് ഫീസിബിളാണെന്ന് കാണുന്നപക്ഷം KFW 80 മില്യൻ യൂറോയുടെ ഫിനാൻഷ്യൽ സപ്പോർട്ട് നൽകാമെന്നും ആ മീറ്റിംഗിൽ സമ്മതിക്കുകയുണ്ടായി. ജർമ്മൻ സഹായം ലഭിക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ അനുമതിയോടുകൂടി സോഷ്യൽ ഇംപാക്ട് സ്റ്റഡി, എൻവയോൺമെന്റൽ ഇംപാക്ട് സ്റ്റഡി എന്നിവയുടെ റിപ്പോർട്ട് സഹിതം ഒരു ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് KFW-ന്റെ അധികൃതർക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് സമർപ്പിച്ചതിനുശേഷം ജർമ്മൻ അധികൃതർ സാമ്പത്തിക സഹായം നിരസിക്കുകയാണെങ്കിൽ, മറ്റേതെങ്കിലും സ്ഥാപനത്തിന് ഇതേ ഡി.പി.ആർ. സമർപ്പിക്കാവുന്നതാണ്. വിദേശ ധനകാര്യ സ്ഥാപനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായം അനിവാര്യമായിരിക്കെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെക്കൊണ്ട് ഈ പ്രവർത്തനം അതിവേഗത്തിൽ നടത്തുന്നതിന് കേരള സർക്കാർ മുന്നോട്ട് വരേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത് നേരത്തെതന്നെ ജി.ഒ. ആയി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അംഗീകരിച്ച പദ്ധതിയാണ്. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി കേരള ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ച് അതുവഴി സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സ് കേരളത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാനും ഈ സ്വപ്ന പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനും അതിവേഗതയിലുള്ള നടപടികളാണ് ആവശ്യം. മെട്രോ റെയിൽ വരുന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം കൊച്ചിയിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് മാറുകയില്ല എന്നതാണ് സത്യം. നമ്മൾ ഒരു പുതിയ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ കൾച്ചർ ഡെവലപ് ചെയ്യേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി നാച്വറൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് അനന്തമായ സാദ്ധ്യതകളുള്ള വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ ചരക്കുനീക്കത്തിനുമെല്ലാം ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ റാപിഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റംതന്നെ തുടങ്ങാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നാണ് നമ്മൾ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത് കൊച്ചി നഗരവാസികളുടെയും എറണാകുളം നിവാസികളുടെയും ചിരകാല സ്വപ്നമാണ്. ഇത് കേരളത്തിനൊരു മോഡലായിരിക്കും. കേരളത്തിന് അഭിമാനകരമായ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സിസ്റ്റം സമയബന്ധിതമായി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനും എണ്ണൂറിലധികം കോടി രൂപ ചെലവുവരുന്ന ഈ പദ്ധതിക്ക് കേരള ഗവൺമെന്റ് ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ച് ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിക്കാനവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ പാനൽ ഓഫ് ചെയർമാൻ ശ്രീ. സി.പി. മുഹമ്മദ്]

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ): സർ, ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡന്റെ നിർദ്ദേശത്തോട് വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ടുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണമെന്നതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്റ്റാന്റ്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് 2012 ജൂലൈ മാസത്തിൽ അനുമതി നൽകുമ്പോൾ ഈ പദ്ധതിയോടൊപ്പം നാനാവിധമായ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഏകീകരിക്കാനും അനുബന്ധ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ഉന്നത പ്രാധാന്യം നൽകുവാനും കേരള സർക്കാരിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയോടൊപ്പം ആസൂത്രണം ചെയ്യപ്പെട്ട പരസ്പര ബന്ധമുള്ള സംയോജിത ഗതാഗത സംവിധാനമുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ ഈ പദ്ധതി സഫലമാകുകയുള്ളൂ. കൊച്ചിയിൽ നിലവിലുള്ള അടിസ്ഥാന ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അപര്യാപ്തമാണ്. ജലഗതാഗത വികസനം സംബന്ധിച്ച് കൊച്ചി കോർപ്പറേഷൻ, സി.ഡി.ഐ.എ. എന്ന ഏജൻസി വഴി 2010-ൽ പ്രീ-ഫീസിബിലിറ്റി പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഉദ്ദേശചെലവ് 230 കോടി രൂപയായിരുന്നു. ബോട്ട്ജെട്ടികളുടെ നവീകരണം, പുതിയ വേഗത കൂടിയ ജലയാനങ്ങൾ, വിവരസാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സാദ്ധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക എന്നീ മേഖലയിൽ കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ് ഒരു സമഗ്രമായ പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി വരുന്നുണ്ട്. ഈ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ജലഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഫ്രഞ്ച് സാങ്കേതിക ഏജൻസിയായ കെ.എഫ്.ഡി.-യും ജർമ്മൻ സാങ്കേതിക ഏജൻസിയായ കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു.വും സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകാമെന്ന് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദ്യ നടപടിയെന്ന നിലയിൽ ജർമ്മൻ സാമ്പത്തിക ഏജൻസിയായ കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു.വുമായി കെ.എം.ആർ.എൽ. ഒരു യോഗം നടത്തുകയുണ്ടായി. ഈ യോഗത്തിൽ കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു 80 മില്യൺ യൂറോയുടെ സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകാൻ തത്വത്തിൽ തയ്യാറാണ് എന്നറിയിക്കുകയുണ്ടായി ഇതെല്ലാംകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി Revival of Inland Water Transport infrastructure, Introduction of best transit and non-motorized Transport system and implementation of the Intelligent Transport System, ഇത് കെ.എം.ആർ.എൽ.-ന്റെയും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള സർക്കാരിന്റെയും തത്വത്തിലുള്ള അംഗീകാരത്തിനുവേണ്ടി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ കൊച്ചി കേന്ദ്രീകരിച്ചുണ്ടാകുന്ന ഈ വമ്പിച്ച മാറ്റത്തിൽ സമീപ ജില്ലകളെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തത്തക്കവിധത്തിൽ തൃശ്ശൂർ, ആലപ്പുഴ, ഇടുക്കി ജില്ലയുടെ തൊടുപുഴ പ്രദേശം, കോട്ടയം ജില്ല തുടങ്ങി എല്ലാ പ്രദേശത്തും ജലയാനങ്ങൾ പോകാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥലത്ത് അങ്ങനെയും, അതോടൊപ്പം സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ഡെവലപ്മെന്റിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ച് വിപുലമായ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് ലഭിച്ചാലുടൻ മറ്റു നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നതാണ്.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ]

<u>ശ്രീ. ഹൈബി ഈഡൻ</u> : സർ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് കൊച്ചി മെട്രോ പ്രോജക്ട് അംഗീകരിച്ചപ്പോൾത്തന്നെ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം കൊടുത്തതാണ്. എന്തുകൊണ്ടാണ് പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാൻ ഇത്രയുമധികം വൈകുന്നത്? ഈ പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി വിദേശ ഏജൻസിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ട് ലഭിക്കാനും എത്രയും വേഗത്തിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താനും നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കൊച്ചി വ്യാവസായിക നഗരമെന്ന നിലയിലും വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ വളരെയധികം ആവശ്യമുള്ള സാഹചര്യത്തിലും പ്രത്യേകിച്ച് ഇൻഫ്ലെയിമബിൾ ആയിട്ടുള്ള ഗ്രഡ്സും മറ്റ് ഗ്രഡ്സ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷനും ഈ പദ്ധതിയിലൂടെ സാദ്ധ്യമാക്കണം. ഇത് സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾകൂടി ഡെവലപ് ചെയ്ത് പദ്ധതി വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കാൻ പോകുന്നത്?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, കൊച്ചി മെട്രോ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറുമായി ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ആഴ്ച സംസാരിച്ചിരുന്നു. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും കാര്യമായ ഡിലേ വന്നിട്ടില്ല. എത്രയുംവേഗം ഡി.പി.ആർ. സമർപ്പിക്കാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് കിട്ടിയാലുടൻ മറ്റ് നടപടികളുമായി മുമ്പോട്ട് പോകുന്നതാണ്.

(2) ഒഴിവുകൾ പി.എസ്.സി. യെ അറിയിക്കുന്നതിലുള്ള കാലതാമസം

<u>ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്</u>: സർ, വിവിധ വകുപ്പുകളിലെ ഒഴിവുകൾ പി.എസ്.സി.-യെ അറിയിക്കുന്നതിലും നിയമന ശിപാർശ ലഭിച്ച ഉദ്യോഗാർത്ഥികൾക്ക് നിയമനം നൽകുന്നതിനും സത്വരമായ നടപടി ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly